Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016 Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

598

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de herijking van de spoorbudgetten* (ingezonden 27 oktober 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 november 2015)

Het voorstel herijking is inmiddels besproken in de bestuurlijke overleggen MIRT en het definitieve besluit maatregelenpakket heb ik als bijlage[1] bij de MIRT brief aan uw kamer toegezonden. Graag ga ik daarover met u in gesprek.
Het maatregelenpakket waarover ik u in de MIRT brief heb geïnformeerd, betreft een pakket waar het merendeel van de reizigers, de verschillende regio's en de spoorgoederensector allen van profiteren. Ik acht het van belang dat het maatregelenpakket na het Nota Overleg MIRT op 23 november wordt vastgesteld, omdat met dit pakket de eerste noodzakelijke stap om de LTSA doelen waar te maken, gezet kan worden.
Tegelijkertijd is in de herijking geen ruimte gevonden om invulling te geven aan de overige ambities die er nog liggen, onder andere op regionaal niveau. Dat was de consequentie van de afspraken die tijdens voorgaande MIRT-overleggen zijn gemaakt. Ik heb de ambitie om hierna extra stappen te kunnen zetten voor de verbetering van ons spoorproduct. Daarom zal ik ná het Nota Overleg MIRT samen met de betrokken partijen zoeken naar financiële ruimte om de geambieerde extra stappen te kunnen zetten. In het voorjaar zal ik u nader informeren.
Hieronder volgen de antwoorden op de vragen gesteld door de heer Van Helvert (CDA).

Vraag 1
Wat is de status van het «IenM voorstel maatregelenpakket herijking» dat u naar de Kamer heeft gestuurd?[2] Hoe moet deze lijst geduid worden? Is dit de lijst die tijdens de landelijke spoortafel op 2 oktober 2015 is besproken? Is dit de groslijst waarbinnen nog geprioriteerd is? Zo ja, wat zijn de werkelijke regionale prioritaire projecten die in dit traject zijn ingebracht? Kunt u bevestigen dat het «IenM voorstel maatregelenpakket herijking» slechts nog

[1] Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.
[2] Naar aanleiding van Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 342

ah-tk-20152016-598
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

een voorstel is, dat over de herijking dus nog geen beslissingen genomen zijn, dat van onomkeerbare stappen geen sprake is en dat dus alle ruimte bestaat om tot aanpassing van de in dat «voorstel» opgenomen voorstellen af te wijken en daarover eerst met de Kamer te overleggen?

Antwoord 1
Inmiddels zijn de bestuurlijke overleggen MIRT afgerond en heeft de besluitvorming over het «IenM voorstel maatregelenpakket herijking» plaatsgevonden. Bijgaand treft u mijn besluit herijking aan dat ik met uw Kamer zal bespreken tijdens het NO MIRT dat gepland is op 23 november 2015. Tot aan het NO zullen er, zoals verzocht tijdens de begrotingsbehandeling, geen onomkeerbare stappen worden genomen.
De twee lijsten met projecten (Kamerstukken II, 2015–2016, 29 984, nr. 633) geven alle projecten weer die door de regio's en NS en ProRail zijn ingediend. Hierin hebben de indieners een prioritering aangebracht in een eerste en een tweede laag. De eerste laag projecten zijn die projecten die door de regio, NS/ProRail als meest urgent zijn aangemerkt. Deze projecten zijn meegenomen in mijn uiteindelijke afweging die geleid heeft tot het definitieve voorstel maatregelenpakket dat besproken is in de bestuurlijke overleggen.
In het besluit heb ik tevens aangegeven dat IenM samen met alle partijen een traject zal ingaan om te zoeken naar financiële ruimte om de geambieerde extra stappen te kunnen zetten voor de verbetering van de kwaliteit van ons spoorproduct.

Vraag 2
Bent u bereid om uw eerdere oordelen over het regionaliseren van lijnen te heroverwegen en daar alsnog toe over te gaan om zo de «budgetspanning» te verminderen en extra middelen te creëren?

Antwoord 2
In het rapport van PwC c.s. over de doorlichting van de BOV-reeksen van ProRail[3] zijn elf maatregelen genoemd om het dreigend tekort op te lossen. Eén daarvan is lijnen uit de hoofdspoorweginfrastructuur halen. Er is nog niet besloten welke maatregelen daadwerkelijk worden ingevoerd. Een deel van de maatregelen zal effecten hebben op de door ProRail geboden dienstverlening aan vervoerders en reizigers. Ik wil deze effecten eerst beter in beeld hebben, alvorens ik, na overleg met stakeholders uit de betreffende regio's, de sector en uw Kamer, besluit welke maatregelen daadwerkelijk zullen worden ingezet. Daarom heb ik ProRail opdracht gegeven om de maatregelen verder uit te werken en inzichtelijk te maken welke effecten deze kunnen hebben op de financiën, prestaties en verschillende belanghebbenden, zoals de reizigers en de verladers. ProRail zal daarover begin 2016 rapporteren. Vervolgens zal ik na overleg met belanghebbenden en de Kamer in het voorjaar van 2016 een besluit nemen welke maatregelen worden ingezet.

Vraag 3
Is ingeschat welke effecten het niet overnemen van voorstellen van regionale vervoerders en overheden voor investeringen in spoorinfrastructuur heeft op de onderlinge relaties tussen partijen, die geacht worden samen te werken met elkaar en met u en het vertrouwen, dat voor die samenwerking noodzakelijk is? Acht u het risico reëel, dat partijen zich niet serieus genomen voelen en om die reden wellicht niet meer bereid zijn om deel te nemen aan de Spoor- en OV-tafels? Wat bent u voornemens om hiertegen te ondernemen?

Antwoord 3
Een transparant en intensief samenwerkingsproces is vanaf de start ingezet met alle decentrale overheden en de vervoerders om in vertrouwen, de stappen in de herijking gezamenlijk te kunnen zetten. Door het gesprek over de herijking te voeren met de regio's en de vervoerders aan de OV en Spoortafels is recht gedaan aan het doel van de tafels.
Op de landsdelige tafels zijn de procesafspraken, spelregels en de geprioriteerde inbreng van alle partijen gedeeld en is besproken dat 0-€ 200/€ 300

[3] 15 september 2015, Kamerstuk 29 984, nr. 621.

mln beschikbaar zou zijn. In alle openheid hebben de partijen daarmee kunnen beschikken over dezelfde informatie en het totaalbeeld. De inbreng is tevens bestuurlijk bevestigd op de landelijke tafel van 30 april 2015. Daar is bestuurlijk het beeld gedeeld dat er scherpe keuzes gemaakt moeten worden gelet op de geringe financiële middelen. Dit alles neemt niet weg dat ik mij de teleurstelling bij de partijen kan voorstellen over de in hun ogen beperkte nieuwe investeringsmogelijkheden.

Vraag 4
Kunt u per door de regionale overheden voorgestelde, maar afgewezen, voorstel/maatregel uiteenzetten welke effecten het niet uitvoeren van de door de regio voorgestelde maatregelen heeft op de kwaliteit van het totale openbaar vervoer in Nederland (inclusief de gevolgen voor reizigers die van deur tot deur reizen en daarbij vanuit of naar de regio reizen)?

Antwoord 4
Voor de herijking van de programma's en projecten hebben alle landsdelen, NS, ProRail en spoorgoederenvervoerders wensen en ambities tot aan 2028 ingediend bij IenM.
De (ingediende) projecten zijn beoordeeld ten opzichte van de LTSA-doelen, het afwegingskader, de beschikbare investeringsruimte en de vastgestelde spelregels en daarmee op de kwaliteit van het ov. Er is niet onderzocht wat de effecten zijn op de kwaliteit van het totale openbaar vervoer in Nederland wanneer het ingediende project/maatregel niet uitgevoerd zou worden.
Zie voor verdere toelichting antwoord op vraag 7.

Vraag 5
Klopt het beeld dat het merendeel van de voorgenomen investeringen ten gunste van het hoofdrailnet (HRN) gedaan wordt (bijvoorbeeld investeringen in het European Real Traffic Management System (ERTMS) of het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)), terwijl de kosten wel (min of meer) gelijkelijk verdeeld worden over het land en niet naar rato van de investeringsvoordelen worden toegerekend? Is de balans tussen kosten en baten voor het HRN dus niet scheef ten opzichte van de verschillende regionale openbaar vervoerverbindingen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 5
Ten eerst wil ik u erop wijzen dat er tot aan 2028 € 11,1 miljard wordt geïnvesteerd in het spoor. Hiervan is een groot aantal projecten waar alle regio's in meer of mindere mate profijt van hebben.
In het maatregelenpakket is opgenomen om een deel van de middelen dat beschikbaar is voor de herijking in te zetten om het hoogfrequent rijden op het spoor betrouwbaar en mogelijk te maken. Bijvoorbeeld de negatieve uitschieters op knooppunten en corridors voorkomen door verbetering van de be-en bijsturing en het extra inzetten van materieel en hogere frequenties. Dit zijn maatregelen die geen onderdeel zijn van het programma PHS of ERTMS. Deze voorgenomen investeringsmaatregelen zijn van belang voor het netwerk als geheel en voor de verbetering van de deur tot deur reis. In het herijkingspakket zitten naast de betrouwbaarheidsmaatregelen die voor het hele spoorsysteem van belang zijn ook meerdere studies naar elektrificaties (Oost en Noord Nederland), grensoverschrijdend spoor en de knooppunten Utrecht en Schiphol. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in de aanpak van emplacementen om te voldoen aan vigerende wet- en regelgeving.

Vraag 6
Hoeveel van de 167 miljoen euro die nog beschikbaar is in de herijking spoor wordt nu daadwerkelijk toebedeeld aan projecten die door de vijf regio's zijn ingediend (gespecificeerd per regio)?

Antwoord 6
De projecten die door de indieners zijn aangemerkt als prioritair voor de korte en middellange termijn hebben een gezamenlijke waarde van ten minste € 1,6 mld tot € 2,4 mld. Deze ingediende wensen zijn nieuwe voorstellen boven op de verschillende projecten die reeds onderdeel zijn van het huidige investeringspakket van € 11,1 miljard. Voor het nog resterende beschikbare

bedrag, de herkomst en aanwending daarvan verwijs ik u naar het maatregelenpakket herijking.

Vraag 7
Kunt u gedetailleerd uiteenzetten welke criteria gebruikt zijn bij de beoordeling van projecten ten behoeve van de herijking, uitgesplitst naar projecten waarom NS en ProRail verzocht hebben en projecten die vanuit de regio's zijn aangedragen? Kunt u daarbij ook op gedetailleerde wijze aangeven:

1. welke factoren bij de weging meegenomen zijn,
2. hoe die factoren gewogen zijn (welk relatief gewicht, welke kwantitatieve factor of factoren, norm of normen en criterium of criteria zijn toegepast), welke categorieën projecten onderscheiden zijn en welke elementen per project zijn meegewogen? Weegt bijvoorbeeld een project in Doetinchem net zo zwaar mee als eenzelfde of vergelijkbaar project in de Randstad? Met andere woorden: op welke wijze is de score per project bepaald, welke kwantitatieve formule lag daaraan ten grondslag en hoe zijn de projecten met gelijke scoren tegen elkaar afgewogen?
3. of er nog een verschil in wegingsfactoren gehanteerd is bij de beoordeling van regionale projecten, tegenover projecten die met het HRN samenhangen?

Antwoord 7
Op 9 juli 2014 heb ik uw kamer per brief (Kamerstukken II, 2013–2014, 29 984 nr. 526) geïnformeerd dat een afwegingskader is gehanteerd, om een integrale, transparante en eenduidige afweging tussen projecten te maken. De belangrijkste pijlers van dit afwegingskader zijn onder andere de realisatie van een aantrekkelijk product voor de klant, het verbeteren van de kwaliteit van het sportsysteem en het vergroten van de capaciteit van het spoorsysteem. Naast dit afwegingskader is op de landsdelige en de landelijke OV en Spoortafel tafel in het voorjaar 2015 ook afgesproken dat naast de MIRT-spelregels de volgende spelregels gelden:

- de spelregels voor beheer, onderhoud en vervangingen (BOV)
- de spelregels voor REGLOK projecten, indien van toepassing
- de spelregels voor bestaande programma's

Vervolgens is aan dezelfde OV en Spoor tafel afgesproken dat de onderstaande leidraad wordt gehanteerd bij de uiteindelijke afweging:

1. «Behouden boven bouwen»: eerst de budgetten voor Beheer, Onderhoud en Vervanging op orde brengen;
2. «Opvangen tegenvallers»: tegenvallers op lopende projecten waarover bestuurlijk besluiten zijn genomen moeten ten principale binnen de programma's worden opgevangen voor zover daarvoor nog beslisruimte is (bijvoorbeeld PHS en ERTMS). Indien dit niet lukt, volgt mogelijk compensatie voor onafwendbare risico's uit de nog resterende (beperkte) investeringsruimte;
3. «Beter voor Uitschieters»: de eerste stap van Beter realiseren, zodat er geen negatieve uitschieters («zwarte dagen») meer zijn qua betrouwbaarheid. Hier maakt onder meer de be- en bijsturing onderdeel van uit, hetgeen van groot belang is voor grote delen van het land en de drukke corridors en knooppunten;
4. «Beter voor Meer»: de tweede stap van Beter realiseren, zodat de betrouwbaarheid op een dusdanig niveau is dat zonder risico's de stap naar «Meer» (i.c. PHS) kan worden gemaakt. Daarbij horen maatregelen die nu in uitvoering zijn (DSSU, SAAL korte termijn e.d.), die zowel voor de betrouwbaarheid als de capaciteit relevant zijn;
5. «Meer voor capaciteitsknelpunten»,;
6. «Meer voor kwaliteitsverbetering (aanbod, reistijd)», in verschillende stappen.

Op basis van bovenstaande leidraad is aan de Landelijke Tafel van 30 april 2015 aangegeven dat IenM prioriteit geeft aan maatregelen gericht op verbetering van betrouwbaarheid en veiligheid en de BOV-kosten eerst op orde wil hebben, maar dat er ook bekeken zal worden of het mogelijk is om kansrijke regionale voorstellen mee te nemen.
Uiteindelijk zijn op basis van de volgorde in de spelregels de maatregelen in het pakket opgenomen, waarbij een eerste betekenisvolle stap voor de LTSA gerealiseerd kan worden.

Vraag 8
Zijn de regionale cofinanciering en andere financieringsbronnen meegenomen in de lijst die u naar de Kamer heeft gestuurd?

Antwoord 8
In de overzichten van de ingediende maatregelen en projecten die aan uw Kamer zijn gestuurd is aangegeven welke mogelijke totaalinvestering met het betreffende voorstel volgens de indieners gemoeid is. In het overzicht is niet geëxpliciteerd of en tot welke hoogte een regio bereid zou zijn tot cofinanciering. De bereidheid tot cofinanciering en de hoogte hiervan is op een later moment, bij het completeren van de informatie, wel expliciet gemaakt door de betreffende regio en in de uiteindelijke afweging meegenomen.

Vraag 9
Klopt het dat in de lijst die u naar de Kamer heeft gestuurd nog wordt uitgegaan van de oude, duurdere variant van de Valleilijn en niet het huidige goedkopere voorstel is meegenomen? Is er bij de regionale overheden en vervoerders draagvlak voor de in de tabel beschreven verdeling?

Antwoord 9
De lijst met maatregelen, die bij brief van 15 oktober 2015 (Kamerstukken II 2015–2016, 29 984, nr. 633) aan de Tweede Kamer is gestuurd, is opgesteld aan de hand van informatie die door de decentrale overheden, NS en ProRail is aangeleverd. De provincie Gelderland heeft in juli 2015 IenM een conceptrapport van ProRail van enkele ontwerpsessies voor de goedkoopste variant van de kwartierdienst op de gehele Valleilijn toegezonden en op 5 november 2015 het definitieve rapport. In het conceptrapport is door ProRail nog geen investeringsbedrag opgenomen. Gelderland schatte in dat het investeringsbedrag van die variant tussen de € 23,4 en 33,3 mln. *incl.* btw zou komen te liggen. In het definitieve rapport vermeldt ProRail nu ook deze kostenmarge. Van dit mogelijke alternatief is nog geen MKBA gemaakt. Het lagere investeringsbedrag leidt niet tot een wijziging van het maatregelenpakket herijking.
Op de Landelijke OV en Spoortafel hebben de partijen erkend dat het financiële kader tot 2028 weliswaar beperkt is, maar dat de verdeling hiervan conform de eerder met de Tafel overeengekomen spelregels heeft plaatsgevonden. Per brief d.d. 8 oktober (Kamerstukken II 2015–2016, 29 984, nr. 623) heb ik uw kamer over de uitkomsten van deze Landelijke Tafel bericht. De meeste aanwezige partijen hebben tijdens de Landelijke Tafel hun teleurstelling en zorgen uitgesproken over de in hun ogen geringe nieuwe investeringsmogelijkheden.
Daar is ook de ambitie uitgesproken om met elkaar een traject in te gaan om te zoeken naar financiële ruimte om de geambieerde extra stappen te kunnen zetten voor de verbetering van de kwaliteit van ons spoorproduct. Aankomend voorjaar aan de OV en Spoortafels wil IenM hierover nadere afspraken maken.
Daarnaast is het voorstel herijking en de budgettaire verdeling besproken tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT en zijn met de regio gedragen besluiten genomen en vervolgafspraken gemaakt.

Vraag 10
Is het bedrag van 61 miljoen euro, dat in tabel 1 op pagina 3 van het «IenM voorstel maatregelenpakket herijking» is opgenomen voor grensoverschrijdend spoor, reeds geoormerkt? Zo ja, welk bedrag is hierin opgenomen om de benodigde infrastructurele maatregelen te nemen om de intercityverbinding Eindhoven–Heerlen–Aken–Keulen tot stand te brengen?

Antwoord 10
Het budget voor grensoverschrijdend spoor is grotendeels geoormerkt. Er resteert nog een bedrag van ruim 8 miljoen euro aan vrije ruimte. Voor de optimalisering van het traject Sittard–Heerlen–grens (Aken) is middels het amendement Koopmans/ Cramer (Kamerstukken 2015–2016, 32 123 A, nr. 16) een bedrag van € 23,8 mln. gereserveerd. Van dit budget is € 0,6 mln. betaald aan planstudie, € 7,5 mln. gereserveerd voor elektrificatie van het traject Landgraaf tot de grens en circa € 3,5 mln. gereserveerd voor een

exploitatiebijdrage voor de sneltrein verbinding tussen Heerlen en Aachen van 2018 t/m 2028. Van rijkszijde resteert derhalve nog ongeveer € 12 mln. Vanaf 2018 rijdt er een sneltrein tussen Maastricht, Heerlen en Aachen. De realisatie van een mogelijke IC-verbinding tussen Eindhoven–Heerlen–Aken–Keulen moet op diverse punten nog verder onderzocht worden. Welke exacte budgetten nodig zijn voor aanvullende infrastructurele maatregelen die voor een dergelijke verbinding nodig zijn, is op basis van de huidige informatie nog niet te zeggen. De recent verschenen verkennende studie MRX 2014 naar een mogelijke grensoverschrijdende IC-verbinding Eindhoven–Heerlen–Aken–Keulen vermeldt weliswaar een indicatief investeringsbedrag van € 50 mln. incl. btw voor alleen de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf, maar ook een aantal P.M.-posten. Over de noodzakelijke vervolgstudies, waaronder die naar de benodigde capaciteit en infrastructuur en de daarbij behorende kostenramingen, zijn afspraken gemaakt met de regio tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT van oktober/november 2015.

Vraag 11
Hoeveel aanvragen voor nieuwe stations zijn in 2015 ingediend? Hoeveel worden er de komende vijf jaar verwacht? Hoe verhoudt het in tabel 4 op pagina 5 opgenomen budget van 17 miljoen euro voor toekomstige nieuwe stations zich tot de realisatie van de gezamenlijke ambities in de Lange Termijn Spooragenda?

Antwoord 11
In het kader van de herijking 2015–2028 zijn door de regio voor deze periode de volgende potentiële nieuwe stations opgenomen: Eindhoven Airport, Maastricht Noord II, Grubbenvorst, Den Bosch Maaspoort, Haelen/Baexem, Hoogkerk, Staphorst en Lelystad Zuid. Door mij is in het definitieve maatregelenpakket herijking opgenomen om tot 2028 € 17 mln beschikbaar te houden voor kansrijke nieuwe stations. Op dit budget is nog geen claim gedaan omdat de afspraak met de regio's is dat er pas aanspraak kan worden gedaan op dit budget nadat mijn besluit is besproken met uw kamer.

Vraag 12
Hoe is het bedrag van 12 miljoen euro in de tabel op pagina 6 bij de post «Verhogen zichtbaarheid regionale vervoerders op stations» opgebouwd? Is dit ook met de regionale vervoerders afgestemd? Is er draagvlak om een dergelijk bedrag hieraan te spenderen?

Antwoord 12
Door de landsdelen, NS en ProRail zijn in het kader van de herijking een groot aantal wensen en ambities neergelegd. Het betreffen voorstellen in uiteenlopende fases van planvorming, onderbouwing en uitwerking. De aangegeven kosten zijn dan ook indicaties. Er heeft nog geen verdieping plaatsgevonden. Het completeren van de informatie inclusief een gedetailleerde financiële onderbouwing is onderdeel van de uiteindelijke afweging voorafgaand aan de nog te nemen investeringsbesluiten.
Over de visie op het verhogen van de zichtbaarheid van regionale vervoerders op stations zijn de concessieverleners en de regionale vervoerders geconsulteerd. De beoogde acties ten aanzien van het verbeteren van de profilering worden in samenwerking met de betrokken stakeholders verder uitgewerkt en opgepakt.

Vraag 13
Kunt u bevestigen dat de posten op pagina 6 van het rapport «IenM voorstel maatregelenpakket herijking» feitelijk extra kosten zijn, die gemaakt worden voor het project PHS? Zo ja, waarom is dat niet helder verwoord in de tabel? Zo nee, hoe typeert u deze kosten dan?

Antwoord 13
Het beeld dat er met het maatregelenpakket herijking extra middelen naar PHS gaan klopt niet. In mijn besluit over de herijking (zie antwoord op vraag 1) zijn middelen opgenomen voor Beter en Meer en extra capaciteit voor het opstellen van reizigerstreinen en de verbetering van de zichtbaarheid van regionale vervoerders op stations, voor in totaal € 164 mln.

Dit pakket is o.a. nodig voor voldoende vervoercapaciteit om autonome groei op te vangen en op de corridor Amsterdam–Utrecht–Eindhoven de frequenties *betrouwbaar*te gaan verhogen.

Vraag 14
Kunt u een gedetailleerde, inzichtelijke onderbouwing verstrekken van de kosten die op pagina 6 ingeschat worden voor elk van de volgende genoemde projecten, en aangeven hoe de genoemde bedragen zijn opgebouwd?

- Be- en bijsturing toekomst (30 miljoen euro),
- Meer ten behoeve van dienstregeling 2018 op corridor Amsterdam–Eindhoven (45 miljoen euro)
- Opvang autonome groei en extra opstelcapaciteit (45 miljoen euro)
- Aanpak volgende corridors en volgende tranche opstelcapaciteit (32 miljoen euro).

Kunt u daarbij tevens (zowel in procenten als in absolute getallen) per project aangeven met welke onzekerheden en bijbehorende marges gerekend is en of de hierboven genoemde kosten per project inclusief of exclusief BTW zijn weergegeven?

Antwoord 14
Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 12 betreffen het voorstellen in uiteenlopende fases van planvorming, onderbouwing en uitwerking. De aangegeven kosten zijn dan ook indicaties. Er heeft nog geen verdieping plaatsgevonden. Het completeren van de informatie inclusief een gedetailleerde financiële onderbouwing is onderdeel van de uiteindelijke afweging voorafgaand aan de nog te nemen investeringsbesluiten.

Vraag 15
Klopt het dat verplichte en preferente programma's (zoals PHS, ERTMS, Overwegen) geen onderdeel uit zouden maken van de herijking? Is het correct dat met de regionale overheden en de regionale vervoerders is afgesproken, onder meer tijdens de spoor- en OV-tafels, dat er geen gelden uit de herijking onttrokken zouden worden ten behoeve van het PHS-project?

Antwoord 15
Ja, het klopt dat in het kader van de herijking is afgesproken om de aard en omvang van de projecten niet aan te passen. Met het definitieve maatregelenpakket herijking worden geen extra gelden uitgetrokken voor het PHS project. Zie ook antwoord op vraag 5 en 13.

Vraag 16
Deelt u de opvatting dat het, vanwege de langjarige aard van het PHS-project, niet per sé nodig is om die PHS-middelen nu ten laste van het herijkingsbudget te brengen, waarmee feitelijk alle ruimte voor andere projecten nu reeds opgesoupeerd wordt, maar dat die middelen net zo goed later in het traject alsnog gebudgetteerd en opgevoerd kunnen worden? Om zo de kosten niet uit de kop, maar uit de staart te pakken?

Antwoord 16
In mijn besluit over de herijking zijn middelen opgenomen voor Beter en Meer, extra capaciteit voor het opstellen van reizigerstreinen en de verhoging zichtbaarheid van regionale vervoerders op stations, voor in totaal € 164 mln. Dit pakket is o.a. nodig voor voldoende vervoercapaciteit om autonome groei op te vangen en om op de corridor Amsterdam–Utrecht–Eindhoven de frequenties betrouwbaar te gaan verhogen. Het is dus niet zo dat middelen naar PHS gaan.
De keuzes in de herijking zijn van belang voor voldoende betrouwbaarheid op grote knooppunten en corridors als de frequenties per eind 2017 worden verhoogd. De genoemde kosten moeten binnen afzienbare termijn gemaakt worden om de frequenties te kunnen verhogen. Deze investeringskosten zitten naar hun aard juist aan de kop en niet aan de staart. De middelen blijven nu en in de toekomst nodig voor het betreffende project. Een kasschuif is daardoor niet mogelijk.

Vraag 17
Bent u bereid om een uitvoeringsmix tussen PHS en het regionaal openbaar vervoer te realiseren, om zo de beschikbare ruimte van 167 miljoen euro anders te verdelen en de meest dringende knelpunten in het regionaal openbaar vervoer alsnog op te lossen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 17
Het maatregelenpakket waarover ik u in de MIRT brief heb geïnformeerd, is een pakket waar het merendeel van de reizigers, de verschillende regio's en de spoorgoederensector allen van profiteren en het betreft de eerste stap om de LTSA doelen waar te gaan maken. In het maatregelenpakket zitten naast de betrouwbaarheidsmaatregelen die voor het hele spoorsysteem van belang zijn ook twee studies naar elektrificaties (Oost en Noord Nederland). De overige wensen die nu niet gefinancierd kunnen worden, worden ook niet geschrapt. Deze blijven op de bestuurlijke agenda. Aan de landelijke OV en Spoortafel is de ambitie uitgesproken om met elkaar een traject in te gaan om te zoeken naar financiële ruimte om de geambieerde extra stappen te kunnen zetten voor de verbetering van de kwaliteit van ons spoorproduct. Aankomend voorjaar aan de OV en Spoortafels zal ik hierover nadere afspraken maken.

Vraag 18
Acht u het zinvol om ten aanzien van het PHS-project eerst de A2-corridor af te ronden en daarna pas op de plaats te maken, om met de daarmee opgedane ervaringen de uitvoerbaarheid en de vervoerskundige waarde opnieuw te toetsen en te evalueren en Netwerk Nederland eerst af te ronden, voordat andere corridors opgepakt worden? Bent u bereid om die optie te overwegen, en zo te voorkomen dat een route gevolgd wordt waarvan mogelijk achteraf komt vast te staan dat de kosten en besteding van publieke middelen niet opwegen tegen de baten?

Antwoord 18
Ik wil allereerst samen met NS en ProRail de invoering van PHS op een eerste corridor realiseren per eind 2017 (dienstregeling 2018). Hiervoor is de benodigde infrastructuur (Doorstroomstation Utrecht) eind 2016 gereed en zijn de maatregelen voor hogere betrouwbaarheid in het kader van Beter en Meer in het herijkingspakket opgenomen. Op basis van de ervaringen van het pakket Beter en Meer en de dienstregeling 2018 zal worden bepaald hoe de vervolgstappen er precies uitzien en welke middelen daar precies voor nodig zijn om voldoende betrouwbaar de frequenties te kunnen verhogen.
Ik vind het belangrijk om door te gaan met het realiseren van de PHS infrastructuur aangezien deze maatregelen een langdurige voorbereiding kennen en in nauw overleg met decentrale overheden en omwonenden tot stand komen. Ik acht dit een verantwoorde route: stap voor stap als de extra infrastructuur in het kader van PHS gereed is, de frequenties verhogen op de drukste corridors en de goederenroute in Zuid Nederland aan te passen (als de Meterenboog gereed is). Dit is in lijn met de doelen van de LTSA.

Vraag 19
Hoe beoordeelt u de opinie uit de sector, dat PHS mogelijk een overwaardering is of zal blijken te zijn van het intercitynet, en tegelijkertijd een degradatie van het sprinter- en regionale net? Neemt u door het PHS-project door te voeren en in dat verband nu (al) extra kosten te accepteren die buiten het PHS-project vallen en daarom ten laste van de herijkingsbudgetten vallen, niet het risico dat die onevenredigheid nog duidelijker wordt, zonder dat de extra intercityinzet op basis van PHS is geëvalueerd? Met andere woorden: zou het niet beter zijn om te faseren door de A2-corridor eerst af te ronden, daarna dat te evalueren op gebleken uitvoerbaarheid, wenselijkheid en vervoerskundige meerwaarde, en pas daarna verdere beslissingen nemen over de uitvoering van de rest van het project?

Antwoord 19
De uitwerking van de voorkeursbeslissing PHS en de sindsdien genomen besluiten, vinden plaats samen met de betrokken overheden waar projecten zijn gepland en met NS, ProRail en KNV. In de voorkeursbeslissing van PHS is sprake van meer intercity's en meer sprinters op de drukste route in het land.

Op de A2 corridor zal – als eerste stap – per dienstregeling 2018 het aantal intercity's worden verhoogd van 4 naar 6 per uur tussen Amsterdam–Utrecht–Eindhoven. Op basis van de ervaringen van het pakket Beter en Meer en de dienstregeling 2018 zal worden bepaald hoe de vervolgstappen er precies uitzien en welke middelen daar precies voor nodig zijn om voldoende betrouwbaar de frequenties te kunnen verhogen.
Ik acht deze stap voor stap aanpak verantwoord en belangrijk.

Vraag 20
Bent u bereid om daarover het overleg aan te gaan via de spoortafels en daarbij niet alleen met NS en ProRail, maar ook met de regionale overheden en de regionale vervoerders in overleg te treden, zodat alle belangen worden meegewogen en een integrale weging van die belangen op nationale schaal verzekerd is?

Antwoord 20
Kortheidshalve verwijs ik naar de antwoorden op de vragen 18 en 19.

Vraag 21
Zo ja, bent u bereid om op een zo kort mogelijke termijn met de regionale overheden en de regionale vervoerders te overleggen om de herijkingsvoorstellen alsnog zo aan te passen, dat een uitvoeringsmix ontstaat waarbinnen de uitvoering van PHS en de uitvoering van de meest urgente knelpunten bij de regionale spoortrajecten hand in hand gaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 21
Vanaf de start heb ik een transparant en intensief proces opgezet met alle decentrale overheden en de vervoerders om de stappen in de herijking gezamenlijk te kunnen zetten, inclusief een aantal procesafspraken en spelregels. Op de landelijke tafel is geconcludeerd dat de integrale afweging langs de afgesproken spelregels tot stand is gekomen. Daarnaast is het voorstel, na bespreking in de bestuurlijke overleggen MIRT, nu een besluit van mij op basis van de besprekingen en de gemaakte afspraken in de bestuurlijke overleggen MIRT. Na het NO MIRT 23 november aanstaande, zal ik een traject ingaan om met partijen te zoeken naar financiële ruimte om de geambieerde extra stappen te kunnen zetten voor de verbetering van de kwaliteit van ons spoorproduct. Aankomend voorjaar aan de OV en spoortafels wil ik hierover nadere afspraken maken.

Vraag 22
Deelt u de mening van de regionale overheden en regionale vervoerders dat ProRail bij projecten ten onrechte de nieuwbouwnormen hanteert, ook als het gaat om aanpassing van bestaande infrastructuur, terwijl bij verbetering en revisie ook uitgegaan kan worden van de bestaande, functionerende infrastructuur en de daarvoor regulier geldende normen? Heeft u zich in dit aspect verdiept voordat u uw voorstellen voor de herijkingsbudgetten openbaar maakte en heeft u daarover inhoudelijk en gedetailleerd overleg gevoerd met NS, ProRail en de regionale vervoerders? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe is het verloop van dat overleg geweest?

Antwoord 22
Nee, deze mening deel ik niet. Mijn inzet is dat voor elk project in kaart wordt gebracht wat mogelijke varianten zijn, wat deze kosten en de baten zijn. Daarnaast zal met ProRail gesproken worden over welke ontwerpregels en normen van toepassing zijn. Vervolgens kan er een afgewogen besluit genomen worden wat de te realiseren variant is voor dat specifieke project en de daarmee gemoeide investeringen.
Ten aanzien van de herijkingvoorstellen is er met de indieners gesproken over de inhoud en achtergrond van de projecten die zijn ingediend. Zoals aangegeven in antwoorden op de vragen van de heer Slob (Kamerstukken II, 2015–2016, 29 984, nr. 633) betreft het voorstellen van in uiteenlopende fase van planvorming, onderbouwing en uitwerking. De aangegeven kosten zijn dan ook indicaties. Er heeft nog geen verdieping plaatsgevonden; dit zal wel plaats hebben voor nadere investeringsbesluiten die in het herijkingspakket zijn opgenomen.

Vraag 23
Is het volgens u juist, dat met de toepassing van deze normen voor nieuwbouw op gereviseerde infrastructuur, de kosten van ProRail veel hoger uitvallen dan wanneer de reguliere normen voor aanpassing aangehouden zouden worden? Tot welk percentage kostenbesparing zou het toepassen van de reguliere normen voor aanpassing van infrastructuur (in plaats van de toepassing van normen voor nieuwbouw) kunnen leiden?

Antwoord 23
Nee, dat is niet juist. Er spelen hierbij drie aspecten een rol: investeringskosten, lifecycle kosten en overige baten. Zoals in antwoord op vraag 22 is gesteld, dient per project te worden afgewogen wat de optimale variant voor dat specifieke project is. In het algemeen geldt dat ProRail bij een investeringsbesluit naast de directe kosten voor de investering afweegt wat de lifecycle kosten (investering en onderhoud) zijn. Een hogere investering kan op lange termijn goedkoper zijn. Tenslotte geldt dat Prorail bij elke investering consequenties voor veiligheid en betrouwbaarheid van het gehele netwerk meeneemt. Dat kan ertoe leiden dat een hogere investering elders op het netwerk baten genereert. Wellicht kunnen de kostenschattingen van voorstellen die in het kader van de herijking zijn gedaan door overheden lager uitvallen, indien andere normen worden toegepast. Dat heeft echter negatieve effecten op langere termijn voor het gehele netwerk. Een generiek percentage voor mogelijke kostenbesparing is niet te geven; daarvoor zijn de verschillen tussen projecten te groot.

Vraag 24
Is het waar dat bij de aanleg van nieuwe stations op enkelsporige baanvakken een flankbeveiliging geëist wordt? Waarom is dat het geval, nu vrijwel al deze baanvakken voorzien zijn van Automatische Treinbeïnvloeding Nieuwe Generatie (ATB NG), zodat wegrijden op onveilig sein onmogelijk is? Wat is het effect van deze eis op de kosten van de bouw van een nieuw station?

Antwoord 24
Flankbeveiliging is een effectieve maatregel ter voorkoming van een zijdelingse flankaanrijding van een trein. Zie hiervoor de brief aan uw Kamer van 4 maart 2014 (Kamerstukken II, 2014–2015, 29 983, nr. 163). Bij de aanleg van nieuwe stations wordt flankbeveiliging inderdaad toegepast. Mede hierdoor is een botsing tussen twee reizigerstreinen bij Hattemerbroek op 2 september 2013 voorkomen. Hiermee wordt invulling gegeven aan signalen van ILT en van de Onderzoeksraad voor Veiligheid[4] en aan een aanbeveling van het onderzoeksbureau SAVE d.d. 28 juni 2010 (Kamerstukken II, 2009–2010, 29 893, nr 103).
Het treinbeveiligingssysteem Automatische Trein Beïnvloeding Nieuwe Generatie (ATB-NG) is in zijn algemeenheid veiliger dan Automatische Trein Beïnvloeding Eerste Generatie (ATB-EG). Toch zijn ook bij toepassing van ATB-NG nog stoptonend sein passages (STS-passages) mogelijk, ook door wegrijden bij een onveilig, rood sein. Daarom wordt ook bij ATB-NG flankbeveiliging toegepast, zij het met minder strenge eisen dan bij ATB-EG. Zoals in de brief van 4 maart 2014 is aangegeven zijn er, afhankelijk van de specifieke lokale situatie, verschillende manieren om flankbeveiliging te realiseren. Alleen bij toepassing van zogenaamde «doorschietlengtes»[5] is sprake van hogere kosten, omdat er over een grotere lengte spoor moet worden aangelegd. Bij een dubbelsporig station op een enkelsporig baanvak met ATB-NG-treinbeveiliging moeten twee sporen met elk 50 tot 100 meter worden verlengd. De meerkosten daarvan zijn sterk afhankelijk van de specifieke lokale situatie, bijvoorbeeld of extra grondverwerving nodig is, en zo ja, wat de kosten daarvan zijn.
In de brief van 4 maart 2014 is ook aangegeven dat onderscheid wordt gemaakt tussen situaties waarbij nieuwe infrastructuur wordt aangelegd en bestaande locaties.

---

[4] Het betreft hier afgegeven signalen naar aanleiding van incidenten bij Harmelen aansluiting (29 maart 2007) en Amsterdam Westerpark (21 april 2012).
[5] De afstand tussen het sein en het gevaarpunt, zoals bijvoorbeeld een overweg, kruising, wissel of beweegbare brug.

Er is dan ook geen sprake van dat bij alle bestaande stations flankbeveiliging wordt aangebracht.

Vraag 25
Welke meerkosten veroorzaakt de flankbeveiliging gemiddeld voor een project, in absolute en relatieve zin? Kunt u een praktijkvoorbeeld geven?

Antwoord 25
Zie het antwoord op vraag 24. Omdat elke situatie zijn eigen specifieke kenmerken heeft, kunnen de meerkosten sterk uiteenlopen.
Een praktijkvoorbeeld geven is niet mogelijk omdat in projecten niet bepaald wordt welke kosten gemaakt zouden zijn indien geen flankbeveiligingsmaatregelen zouden zijn toegepast. Nieuwe projecten hanteren het vigerende voorschrift als bindend uitgangspunt en houden bij aanvraag van budgetten daar rekening mee. Nieuwe projecten hebben geen reden om de kosten/baten van voorgeschreven maatregelen te onderzoeken c.q. registreren. Indien een lopend project geconfronteerd wordt met een gewijzigd voorschrift wordt over het algemeen naar redelijkheid en billijkheid bepaald of de wijziging meegenomen kan worden en op welke wijze dit gefinancierd kan worden.

Vraag 26
Met welke onzekerheidsmarges wordt door ProRail gerekend bij de begroting van projecten? Is het waar dat gerekend wordt met een onzekerheidsmarge van ongeveer 40%? Zo ja, deelt u de opvatting dat 40% een wel erg ruime marge is? Deelt u de opvatting dat een te grote onzekerheidsmarge een te groot beslag legt op middelen die anders beschikbaar zouden zijn voor andere projecten? Kunt u uw standpunt in dezen toelichten?

Antwoord 26
ProRail maakt in zijn algemeenheid voor alle projectfasen ramingen. De MIRT-opgaven en de subsidieaanvraag zijn gebaseerd op het rekenkundig gemiddelde van deze ramingen. De bedragen kennen een kans op onder- en overschrijding van circa 50%. Iedere projectfase kent zijn eigen uitwerkingsniveau en de daarbij behorende onzekerheden en bandbreedte. Met het communiceren van de bandbreedte wordt een mate van onzekerheid aangegeven. ProRail hanteert bij de verschillende projectfasen de volgende eisen aan de bandbreedte:

- Wensfase /pre-onderzoekfase (zoals bijvoorbeeld bij veel ingediende herijkingsvoorstellen): max. 50%.
- Eind verkenningsfase: max 30%
- Eind planuitwerkingsfase (=uitvoeringsbeslissing): max 15%.

De onzekerheidsmarge / bandbreedte wordt niet opgeteld bij het rekenkundig gemiddelde waardoor er geen onnodig beslag gelegd wordt.

Vraag 27
Klopt het dat dit bijvoorbeeld het geval was bij de doorgaande treindienst Arnhem–Tiel die begroot werd op 35 miljoen euro, maar uiteindelijk uitvoerbaar bleek voor € 700.000,–, of bij de elektrificatie van het traject Zwolle–Wierden, dat begroot werd op 1 miljoen euro per kilometer, maar uiteindelijk uitvoerbaar bleek voor € 800.000,– per kilometer? Hoe beoordeelt u die verschillen?

Antwoord 27
De projecten Arnhem–Tiel en Zwolle Wierden zijn twee verschillende projecten. Per project zal ik een toelichting geven.
Arnhem–Tiel: Het verschil in kostenramingen in relatie tot de doorgaande treindienst Tiel–Arnhem is niet veroorzaakt door de onzekerheidsmarges waarmee ProRail heeft gewerkt, maar met wijzigingen in de scope van het project.
Om op lange termijn de dienstregeling toekomstvast en robuust te maken en om de dienst Tiel–Arnhem te kunnen combineren met de extra treinen die vanaf 2017 tussen Arnhem en Nijmegen moeten gaan rijden, is in 2014 door ProRail aangegeven dat er een viertal infrastructuurmaatregelen nodig is. Deze zijn in 2014 uitgewerkt in een alternatievenstudie. De investeringskosten van deze vier maatregelen zijn geraamd op € 36,2 mln (exclusief BTW). Zonder deze maatregelen kan niet gegarandeerd worden dat treinen

Tiel–Arnhem robuust en toekomstvast inpasbaar zijn en bestaat het risico dat deze treindienst (in de toekomst) in Elst moet worden geknipt. In het huidige capaciteitsverdeelproces voor 2017 is nog niet duidelijk of de benodigde ruimte gevonden kan worden en wat mogelijke uitvoerbaarheidsconsequenties kunnen zijn.
Om deze reden wordt momenteel een korte termijn oplossing voor beperkte kosten uitgewerkt voor de overweg Rijksweg Noord in Elst om de overwegbereikbaarheidsproblemen (lange dichtligtijden) te verbeteren. Dit laatste staat echter los van de eerder genoemde studie naar infrastructuurmaatregelen tussen Tiel en Arnhem.
Elektrificatie traject Zwolle – Wierden: hierbij gaat het om de verschillende begrotingsfasen van het project. Vanwege afspraken met de provincie heeft ProRail het project in eerste instantie vrij ruim begroot met alle mogelijke risico's. Daarom is er in die fase uitgegaan van € 1 mln. per kilometer. Naarmate de analyses verder gingen en de risico's duidelijker werden is ook de begroting aangepast. Bovendien is de uitkomst van een openbare aanbesteding niet te voorspellen. Dit was ook het geval bij het project elektrificatie Zwolle–Wierden. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een lager bedrag per kilometer.

Vraag 28
Op welke wijze worden dit soort ervaringsgegevens meegenomen en doorvertaald naar begrotingen voor de toekomst? Op welke wijze zijn zij verwerkt in de getallen zoals die nu uit de voorstellen voor het herijkingsbudget blijken?

Antwoord 28
Ervaringscijfers van daadwerkelijke realisatiekosten worden voortdurend door ProRail verwerkt in de kentallen die gebruikt worden bij het opstellen van nieuwe ramingen. Ook de kosteninschattingen die door ProRail gemaakt zijn voor de herijking zijn gebaseerd op actuele kentallen.